VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 36)
z dnia 10 października 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 36)

10 października 2012 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Adama Szejnfelda (PO)**, przewodniczącego Komisji i posła **Dawida Jackiewicza (PiS)** zastępcy przewodniczącego, rozpatrzyła:

– informację ministra skarbu państwa o restrukturyzacji i planach prywatyzacji spółek żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Anna Wypych-Namiotko** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Piotr Redmerski** członek zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Janusz Maciejewicz** przewodniczący Rady Sekcji Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Iwona Kubaszewska, Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Skarbu Państwa. Porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację ministra skarbu państwa o restrukturyzacji i planach prywatyzacji spółek żeglugowych. Ten temat został umieszczony w planie pracy Komisji na II półrocze br. Witam serdecznie panią minister Wypych-Namiotko i pana ministra Baniaka, zaproszonych gości oraz członków Komisji Skarbu Państwa.

Otrzymali państwo materiał nadesłany przez ministra skarbu państwa, datowany na 26 września 2012 r. pt. „Informacja dla Komisji Skarbu Państwa Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej na temat restrukturyzacji i planów prywatyzacji spółek żeglugowych".

Poproszę państwa ministrów o wprowadzenie w temat, streszczenie materiału i ewentualnie dodanie pewnych kwestii, których ten dokument nie porusza, a państwo uznają, że byłoby warto poinformować o nich Komisję. Następnie otworzę dyskusję.

Pan minister jako pierwszy, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wydaje się, że dostarczony materiał dość przekrojowo ilustruje szczegóły. Postaram się bardzo krótko wprowadzić w ten materiał i w temat dyskusji. W dokumencie przedstawiono sytuację podmiotów żeglugowych, które znajdują się w bezpośrednim nadzorze ministra skarbu państwa oraz w nadzorze, podległej ministrowi Agencji Rozwoju Przemysłu.

Jeżeli chodzi o sytuację, to podobnie jak w wielu innych sektorach gospodarki, mamy odzwierciedlenie niekorzystnego wpływu kryzysu gospodarki światowej na rynek przewozów pasażerskich i samochodowych. Znajduje to swój wyraz w wynikach finansowych większości podmiotów obecnie będących w nadzorze ministra skarbu państwa. To w sposób naturalny rodzi konieczność podejmowania przez te podmioty określonych działań naprawczych, które z założenia muszą zmierzać do ograniczenia kosztów działalności, zapewnienia odpowiedniej struktury przychodów, które umożliwią utrzymanie płynności, a z drugiej strony – nie powinny hamować, a wręcz przeciwnie, powinny – w naszej opinii – dyscyplinować ministra skarbu państwa do poszukiwania inwestora strategicznego dla spółek będących w naszym portfelu.

Głównymi operatorami na rynku przewozów promowych są dzisiaj Polska Żegluga Bałtycka SA, Polska Żegluga Morska Unity Line i szwedzki przewoźnik promowy Stena Line. Jeżeli chodzi o najważniejsze czynniki, które generują, czy też potencjalnie mogą generować pozytywny wpływ na przyszły rozwój branży żeglugowej, to z zakresu makro należy wskazać rozwój gospodarczy Polski i państw skandynawskich – mówię o wzroście produkcji i wzroście poziomu konsumpcji – wzrost obrotów handlu zagranicznego, co w sposób oczywisty zwiększa popyt na usługi transportowe, jak też wzrost zamożności polskiego społeczeństwa, co powoduje zwiększenie wydatków na wypoczynek, ale też dla części społeczeństwa emigrację zarobkową.

Zakładamy, że popyt na przewozy morskie towarów pomiędzy Polską, Szwecją a Norwegią będzie wzrastał po 2012 r. o 3-4% rocznie. To jest oczywiście założenie, bo nikt do końca nie potrafi tego przewidzieć. Przy tym założeniu planujemy nadrabianie strat, jakie nasze spółki poniosły wskutek spowolnienia gospodarczego.

Jeżeli chodzi o potencjalny negatywny wpływ na usługi promowe, to trzeba mówić o konkurencji rynkowej w strukturze wielowymiarowej, o regulacjach dotyczących wymogów związanych z ochroną środowiska, co jest niezwykle istotne, jeżeli popatrzymy na nasz stary i dość często zużyty park maszynowy. Mówię o jednostkach, które są w dyspozycji naszych spółek. Pani minister nazywa to tonażem. Dalej – rosnące koszty paliwa statkowego, co z kolei związane jest z niekorzystnymi – jeśli chodzi o cenę – zjawiskami na globalnym rynku surowca.

Myślę, że warto jeszcze wspomnieć o perspektywie rozwojowej dla rynku przewozów pasażerskich. Tutaj chcielibyśmy wskazać trzy aspekty, po pierwsze – utrzymująca się wysoka migracja zarobkowa połączona coraz częściej ze zwyczajem podróżowania wraz z własnym samochodem. Dalej – brak perspektyw szybkiego wyrównania poziomu rozwoju gospodarczego pomiędzy Polska a Skandynawią oraz konkurencja ze strony tanich przewoźników lotniczych, którzy oferują usługę powszechnie dostępną dla dużej liczby potencjalnych podróżujących.

W całej branży żeglugowej, niezależnie od wykorzystywanych dzisiaj technologii, rodzaju obsługiwanego ładunku, mamy do czynienia z dość radykalnym spadkiem stawek frachtowych. Dzisiaj – mimo widocznych powoli pozytywnych zmian – na rynku funkcjonują bardzo niskie stawki frachtowe, które często pokrywają jedynie koszty operacyjne eksploatacji.

Podobna sytuacja, w przypadku spółek, które są w bezpośrednim nadzorze Skarbu Państwa, występuje w spółkach żeglugowych, będących w portfelu Grupy Kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu. Chodzi o Polskie Linie Oceaniczne SA, w których udział ARP w kapitale zakładowym wynosi poniżej 50% oraz spółkę POL – Euro Linie Żeglugowe SA, w której ARP posiada 100% udziałów w kapitale zakładowym. Te spółki dysponują niewielkim i – co ważne – niestety wiekowym tonażem. W związku z czym ich oferta jest dość mocno ograniczona. Przyjęta przez zarząd ARP strategia zakłada zbywanie przez Agencję posiadanych spółek żeglugowych.

Myślę, że tyle tytułem wstępu. Czy pani minister chciałaby coś uzupełnić?

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Anna Wypych-Namiotko:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dodam tylko tyle, że kryzys ekonomiczny ma niesłychanie istotny, ciążący efekt dla transportu morskiego. Dotyczy to nawet najpotężniejszych przewoźników na świecie. Myślę, że nasze spółki dawały sobie jako tako radę w tej sytuacji. Sądzę, że stawki frachtowe powoli zaczną rosnąć.

Jeśli chodzi o PŻM, to w tym kryzysie w jakiś sposób wyszła ona na swoje, również kupując nowe statki, bo jest okres, w którym źle się sprzedaje, a dobrze kupuje. Kontrakty były zawarte jeszcze w czasie dobrej koniunktury. Myślę, że w sumie sytuacja kryzysu ekonomicznego dla przewoźników na Bałtyku nie była aż tak tragiczna, jak mogłaby być. W przypadku małych spółek po PLL-owskich, czyli PLO, POL-Levant, POL-Euro warto by zastanowić się nad możliwością połączenia. Myślę, że ta kwestia

była przez ARP traktowana dosyć poważnie. Były przeprowadzone analizy ryzyka w tej dziedzinie. Wydaje mi się, że zarządzający i właściciele wykazują inicjatywę, która jest godna zauważenia. Myślę, że jest to otwarcie na jakieś elastyczne działanie i postępowanie, bo może rzeczywiście w takiej sytuacji, w jakiej obecnie jest świat, lepiej jeszcze chwilę się zastanowić, bo sprzedaż tych małych spółek może okazać się po prostu zupełnie nieopłacalna. Nie wiem, czy nawet będzie możliwa w takim wypadku.

To tyle z mojej strony. Myślę, że wspólnie i pozytywnie myśląc łatwiej będzie przebrnąć przez te – nie tylko *shippingu* – ciężkie czasy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Jako pierwszy zgłosił się pan przewodniczący Tadeusz Aziewicz. Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, z uwagą zapoznałem się z materiałem przedstawionym przez ministra skarbu państwa. Wysłuchałem też z uwagą obu wystąpień. Powiem szczerze, mam poczucie, że minister skarbu państwa w zbyt dużym stopniu koncentruje się na analizie otoczenia zewnętrznego, które – przyjmuję tę diagnozę – jest niekorzystne i trudne, natomiast w zbyt małym stopniu akcentuje kwestię restrukturyzacji podmiotów, o których rozmawiamy.

Czas kryzysu jest bardzo dobrym czasem na przeprowadzanie restrukturyzacji. Gdy przeglądam przedłożony materiał, szczególnie część dotyczącą PŻM, to okazuje się, że wyniki przedsiębiorstwa pogorszyły się, a pan minister nie przewiduje restrukturyzacji i prywatyzacji. Szczególnie znaczenie ma restrukturyzacja – prywatyzacja nie jest prosta – a tej się nie przewiduje. Wymienia powody, dla których jest właściwie bezradny wobec tej firmy, ale nie proponuje żadnej inicjatywy dotyczącej zmiany tego stanu. Mam pełną wiedzę o tym, jak to wyglądało w przeszłości. Wiem, jak trudno jest przekonać Wysoką Izbę do zmiany ustawy, która utrudnia czy uniemożliwia ministrowi skarbu państwa wykonywanie konstytucyjnych obowiązków związanych z nadzorem nad PŻM.

Mamy nowy Sejm. Wydaje mi się, ze warto po raz kolejny rozważyć taką inicjatywę. Pamiętam, że w poprzedniej kadencji pracowaliśmy nad nową ustawą o zasadach nadzoru właścicielskiego, która nie przeszła przez Sejm, nie była procedowana do końca. Czy minister rozważa powrót do dyskusji na ten temat? Czy widzi jakąś możliwość odzyskania pełni władztwa nad PŻM? Uważam, że jest taka potrzeba.

Druga kwestia dotyczy restrukturyzacji. Pani minister słusznie wskazała małe spółki, które chyba są mało podatne na prywatyzację i może być z tym pewien kłopot. Zwracam uwagę na Polskie Ratownictwo Okrętowe, które – według mojej wiedzy – nie zajmuje się ratownictwem. Zarządza pewną liczbą holowników, które są na rynku stosunkowo łatwo dostępne. Nie wiem, jak będzie przedstawiło się pozyskanie inwestora dla tego przedsiębiorstwa. Może jest tu potrzebne myślenie o wcześniejszej – przed prywatyzacją – restrukturyzacji? Może rzeczywiście potrzebna jest fuzja małych firm, przeczekanie trudnego czasu i przygotowanie lepszego produktu do potencjalnej prywatyzacji? Chcę konkretnie zapytać, szczególnie o Polskie Ratownictwo Okrętowe. Mam złe przeczucia. Odnoszę wrażenie, że znalezienie inwestora na rynku nie będzie łatwym procesem. Potrzebne jest głębsze wejście w to przedsiębiorstwo, przygotowanie analizy i dopracowanej koncepcji, żebyśmy mieli więcej wiary w pozytywny efekt działań, o których mówił pan minister. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pani poseł Zaremba, proszę.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Pan przewodniczący wyręczył mnie w części pytań. Natomiast podkreśliłabym sprawę, którą Ministerstwo Skarbu Państwa ujęło w przekazanej informacji, dotyczącą potrzeby wzmocnienia nadzoru właścicielskiego nad podmiotem – chodzi o PŻM – z punktu widzenia prowadzonej przez ministra skarbu państwa polityki właścicielskiej. Co Ministerstwo Skarbu Państwa zamierza uczynić w tej sytuacji? Jaką politykę zamierza prowadzić wobec PŻM? Kiedy ostatnio kontrowało, prowadziło audyt w tym przedsiębiorstwie,

skoro ma – jak słyszymy – problemy z nadzorem? Jakie widzi wyjście z tej sytuacji? Jakie działania chce podjąć?

Drugie pytanie dotyczy spółki PŻB. Jaka jest obecnie jej kondycja gospodarcza? Jakie podjęto działania? W informacji podano pewne szczegóły, ale czy w chwili obecnej faktycznie finalizowana jest umowa sprzedaży akcji PŻB? Czy została unieważniona? Jak w tej chwili wygląda ta sytuacja? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Jackiewicz, proszę.

Poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Moje pytanie dotyczy dosyć powszechnego procederu przeflagowywania statków spod bander narodowych na bandery krajów trzecich oraz sytuacji, w której toczy się walka mająca na celu zwiększenie konkurencyjności rejestrowania – otwartego rejestru statków w danym kraju. Z tego, co wiemy, od pewnego czasu przynajmniej w kilkunastu krajach funkcjonują w obrocie prawnym procedury czy przepisy, które ułatwiają, dają preferencje dla rejestrowania statków pod banderami tych państw. Chodzi m.in. o Niemcy, Cypr, Danię i Norwegię.

Czy od 1997 r., od kiedy zaczęły się prace nad wytycznymi Komisji Europejskiej w Polsce – chodzi konkretnie o pomoc publiczną, która wymaga notyfikacji Komisji Europejskiej, ale jest dopuszczalna w UE – pojawił się, choćby horyzontalnie, termin wprowadzenia także w naszym kraju warunków, które spowodują, że zostaną zachowane zasady konkurencyjności również dla naszej bandery i nie będzie powszechnego procederu przeflagowywania naszych statków pod banderę cypryjską czy inne? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Zbrzyzny, proszę. Przygotowuje się pan poseł Zubowski.

Poseł Ryszard Zbrzyzny (SLD):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przyglądając się materiałom i przysłuchując się wypowiedzi pana ministra, budzi się przykra konstatacja, bo jeśli chodzi o żeglugę, to niewiele pozostało państwowego majątku. Zatem można wyciągnąć taki oto wniosek, że państwo odwraca się plecami od morza, eliminując możliwość korzystania z tego dobrodziejstwa geograficznego.

Dzisiaj mówimy o przedsiębiorstwach żeglugowych, których, jak przed chwilą wspomniałem, niewiele już pozostało w nadzorze państwa. Wcześniej mówiliśmy o portach, stoczniach, czyli podmiotach, które tworzą pewien majątek materialny, budują i remontują statki. Tego majątku i tych przedsiębiorstw praktycznie już nie ma we władaniu państwa, a jeżeli są, to w szczątkowym wymiarze. Czy rzeczywiście państwo polskie pod rządami Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego nie ma zamiaru wykorzystywać wielkiego bogactwa, jakim jest poważny dostęp do Morza Bałtyckiego, a poprzez nie do wszystkich innych mórz na kuli ziemskiej?

Wracając do tematu – w bezpośrednim władztwie ministra skarbu państwa znajdują się właściwie trzy firmy – jedna spółka akcyjna i dwa przedsiębiorstwa państwowe, natomiast w pośrednim – przez Agencję Rozwoju Przemysłu – dwie spółki akcyjne. Czyli właściwie można powiedzieć, majątek niewielki ilościowo i w sensie materialnym.

We władztwie bezpośrednim są – jak wspomniałem – jedna spółka akcyjna PŻB i dwa przedsiębiorstwa państwowe, które funkcją pod rządami zupełnie innej regulacji prawnej, czyli ustawy o przedsiębiorstwach państwowych. Analizując te materiały odnoszę wrażenie, że w żaden sposób nie sprawdziła się koncepcja prywatyzacji spółek żeglugowych, bo Polska Żegluga Bałtycka SA marnie wygląda na tle tych przedsiębiorstw. Z przedłożonego materiału wynika – nie ja przygotowywałem go na dzisiejsze posiedzenie – że jest ubogim krewnym przedsiębiorstw państwowych, takich jak Polska Żegluga Morska czy nawet Polskie Ratownictwo Okrętowe. Z tego materiału wynika, że np. sytuacja PŻM jest stabilna, firma generuje zyski. Pojawia się pytanie, o co wam chodzi, kiedy pojawiają się głosy, że trzeba skomercjalizować, a może sprywatyzować ten podmiot? O to chodzi, żeby setki czy tysiące ludzi związanych – bezpośrednio i pośrednio – z tą firmą szukało innego zajęcia? Dlaczego próbujecie naprawiać coś, co dobrze funkcjonuje? Mało tego,

ze strony PŻM – a już parę lat jestem w Sejmie – nigdy nie słyszałem, że w tej firmie źle się dzieje, że pracownicy są niezadowoleni, protestują, strajkują, że ta firma się wali. O co tutaj chodzi?

Kolejna sprawa – dlaczego z przymrużeniem oka państwo – czytaj minister skarbu państwa – jako właściciel Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, bo przecież to jest 100% spółka Skarbu Państwa – zezwala na tworzenie spółek w tzw. rajach podatkowych, a tym samym na oszukiwanie państwa polskiego? Z przedłożonego materiału wynika, że w skład Grupy Kapitałowej PŻB wchodzą spółki zarejestrowane na Wyspach Bahama oraz na Cyprze i tam odprowadzają podatki. Normalnie przyjmujemy do wiadomości, że tam odprowadza się podatki, a tutaj trzeba będzie płacić świadczenia ludziom, którzy za chwilę odejdą na emerytury lub renty albo będą oczekiwali innej formy pomocy od państwa polskiego? O co tutaj chodzi? Czy taki ma być los Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskiego Ratownictwa Okrętowego? Czy nasz majątek ma pracować dla dobra innych krajów – Wysp Bahama czy Cypru?

Z tego materiału wynika pomieszanie z poplątaniem. Odczytuję brak gospodarskiego spojrzenia na ten dział gospodarki, jeszcze kontrolowany przez państwo polskie. Nie za bardzo nam zależy, żeby z tego cokolwiek wynikało dla państwa polskiego. Całkowicie popieram to, co dzieje się w PŻM. Przedsiębiorstwo dzielnie się broni. Z mojej strony będzie miało osobę wspierającą tę ideę. Jeżeli Skarb Państwa chce sprzedawać i zrujnować ten majątek, to nie ma na to przyzwolenia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo za tę deklarację. Pan poseł Zubowski, proszę. Przygotowuje się pan poseł Małecki. Przepraszam, myślałem, że widziałem rękę pana posła.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, dzisiaj ani razu nie podniosłem ręki do góry.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Przygotowuje się pan poseł Jaworski.

Poseł Wojciech Zubowski (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, panie ministrze, mam kilka pytań. Po pierwsze – jak państwo postrzegacie stan floty będącej pod zarządem Skarbu Państwa, po przeprowadzeniu wszystkich procesów restrukturyzacji i prywatyzacji, które planujecie? Czy będziemy mogli powiedzieć, że mamy jeszcze jakiekolwiek statki kontrolowane przez Skarb Państwa, pływające pod polską banderą?

Drugie pytanie – czy macie państwo wiedzę, ile statków pływa pod polską banderą, biorąc pod uwagę liczbę statków, które należą do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, PŻM itd. Czy możemy powiedzieć, że mamy tyle statków, ale pod polską banderą pływa tyle?

Trzecie pytanie dotyczy działań, jakie zostały podjęte, ale nieskutecznie. Chodzi o wprowadzenie nowych norm dotyczących paliw zawierających maksymalnie 0,1% siarki. Pan minister wspominał o kwestiach zawiązanych ze wzrostem cen paliwa. Zdajemy sobie sprawę, że flota, którą obecnie dysponujemy, nie spełnia wymogów dotyczących emisji spalin. Statki będą musiały być modernizowane. Co ciekawe – regulacje, które są wprowadzone, dotyczą tylko Bałtyku i Morza Północnego. Nie zaostrzono norm emisyjnych w przypadku Morza Śródziemnego. Okazuje się, że Grecy i Włosi potrafili skutecznie zabiegać o swoje interesy na forum Unii Europejskiej. Chciałbym wiedzieć, jakie z naszej strony podjęto działania w tym kierunku? Jakby nie patrzeć, to później wiąże się z kosztami. Dlaczego nam się nie udało wprowadzić korzystniejszych dla nas rozwiązań, czyli niezmieniania tych norm?

Jeszcze kwestia niezmiernie interesująca, którą poruszył pan poseł Zbrzyzny, czyli jak Skarb Państwa, jak minister finansów – którego tutaj nie ma – postrzega sytuację, że spółki od nas zależne rejestrowane są na Cyprze czy Wyspach Bahama? Czy to jest norma? Czy też coś, do czego powinniśmy dążyć, jeżeli chcemy zmniejszyć obciążenia fiskalne przedsiębiorstw funkcjonujących w naszym kraju?

Kolejne pytanie dotyczy planów prywatyzacji. Z tego, co mi wiadomo, kiedyś funkcjonowała u nas firma Euro–Afryka. Obecnie nie ma jej w portfelu spółek kontrolowanych

przez Skarb Państwa. Z informacji, które posiadają posłowie wynika, że nie znajdują tam zatrudnienia Polacy, a zatrudniane są najczęściej osoby narodowości rosyjskiej. Czy państwo nie zastanawiacie się nad sytuacją, kiedy po przeprowadzeniu prywatyzacji okaże się, że – jak zauważył pan poseł Zbrzyzny – znajdą pracę obcokrajowcy, a nasi marynarze będą musieli się przekwalifikować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jaworski, proszę. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Zgłasza się pan poseł Litwiński. Na tym zamkniemy listę mówców.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Mam kilka pytań. Chcę kontynuować to, o czym mówili moi przedmówcy. Po pierwsze – w sprawie zmiany norm paliwa. Z informacji ogólnie dostępnych wynika, że – w związku z wejściem od 2015 r. zmiany jakości paliwa, chodzi o zawartość siarki – cena frachtów wzrośnie o 40%. Natomiast po Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym, ale głównie po Bałtyku, cały czas będą mogły pływać na dotychczas używanym paliwie statki rosyjskie czy statki innych bander. Oznacza to, że brak decyzji przedstawicieli ministerstwa doprowadził do takiej sytuacji, że nasze porty będą mogły przyjmować statki rosyjskie czy statki zarejestrowane w innych krajach, gdzie te normy są dużo niższe, a statki polskie – nawet jeśli obecnie mamy ich dość mało – nie będą w stanie z nimi konkurować.

Po co restrukturyzacja, skoro nie ma ona żadnego realnego wpływu na warunki ekonomiczne, które wejdą w życie za dwa lata? Pojawia się pytanie, kto ze strony ministerstwa jest za to odpowiedzialny? To nie jest przegapienie sytuacji, że ktoś czegoś nie dopilnował. To rażąca niekompetencja, która doprowadziła tylko i wyłącznie do tego, że w Unii Europejskiej, gdzie powinna obowiązywać wspólnota i takie samo prawo wobec wszystkich podmiotów na rynku wewnętrznym, doszło do podziału na państwa unijne północne i południowe, a po drugie – dopuszczono, aby do naszych portów wpływały statki zarejestrowane także w portach Morza Bałtyckiego, które będą pływały po preferencyjnych cenach. W związku z powyższym mam pytanie, czy koncepcje restrukturyzacyjne, które przygotowało ministerstwo dla tych spółek, czy razem z tymi spółkami uwzględniły wzrost kosztów eksploatacji tych jednostek o ponad 40%?

Drugie pytanie – czy ministerstwo przygotowało jakikolwiek program całościowy, który był konsultowany z partnerami społecznymi, w tym także z samorządami miast portowych, dotyczący przyszłości przemysłu morskiego, w tym spółek żeglugowych? Jeżeli nie, to dlaczego? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Litwiński, proszę.

Przepraszam, jeszcze jedna informacja, bo chyba nie wszyscy nasi goście o tym wiedzą. Dyskusja jest zawsze otwarta dla wszystkich uczestników posiedzenia, a nie tylko dla posłów. Jeżeli pytam, czy ktoś chce zabrać głos, to kieruję je do wszystkich uczestników posiedzenia, a nie tylko do posłów. Proszę osoby zainteresowane o zgłaszanie chęci zabrania głosu.

Proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, tym bardziej, że nie jestem członkiem Komisji Skarbu Państwa. Mam kilka pytań na kanwie zarówno przedłożonej informacji, jak i pytań. Nie będę zabierał czasu polemikami z tezami z niektórych pytań przedmówców.

Chciałbym zadać państwu ministrom następujące pytania: pierwsze – jakie, zdaniem pana ministra, czy państwa ministrów, są powody nieco słabszych w chwili obecnej wyników ekonomicznych największego – w zasadzie jedynego liczącego się – polskiego armatora, czyli PŻM będącego w gestii Skarbu Państwa? Czy nie jest tak, że powody pogorszenia się wyników mają charakter obiektywny i wynikają z sytuacji na rynku?

Drugie pytanie – deficyt informacji czy deficyt wpływu? Kilka lat temu, właściwie co jakiś czas rozpala wszystkich, nie tylko w tym budynku, dylemat – czy w przypadku PŻM mamy do czynienia z brakiem wiedzy o tym, co się dzieje w firmie, czy też wpływu na to, co ma się w niej dziać? Twierdzę, że jeżeli w firmie dzieje się dobrze – trzeba

to tylko wiedzieć – to deficyt wpływu jest mniej istotny. Czy państwo dysponujecie informacjami, które zapalałyby komuś przysłowiową „czerwoną lampkę”? Krótko mówiąc – czy macie problem z pozyskaniem informacji o kondycji firmy, parametrach ekonomicznych, rozporządzaniu majątkiem itp. Z tego, co mi wiadomo, przed kilkoma laty wszelkie wątpliwości w zakresie pozyskiwania tego typu danych zostały wyeliminowane i chyba ten stan rzeczy utrzymuje się do chwili obecnej.

Trzecie pytanie jest związane z mnogością podmiotów. W zasadzie mamy do czynienia z dwiema grupami. Pierwsza – to jednoosobowa grupa pt. PŻM, druga – to mnogość różnego rodzaju – dla mnie nie zawsze w pełni uzasadnionych co do istnienia – oddzielnych bytów z ograniczoną albo symboliczną liczbą jednostek i rynkiem. Czy nie warto zastanowić się nad konsolidacją tej grupy, abstrahując od kwestii prywatyzacyjnych?

Czwarte pytanie – czy państwo zakładacie, że – tutaj opieram się na praktyce innych państw – zwłaszcza w przypadku, kiedy w przyszłości – czego nie można wykluczyć, nie mówię, że jest to gwarantowane albo bardzo pewne – możemy stać się reeksporterem gazu, nie byłoby jednak zasadnym rozważenie pozostawienia sobie armatora narodowego jako *de facto* narzędzia do realizowania gestii transportowej tego gazu?

Ostatnie pytanie jest następujące: czy są w tej chwili jakieś powody – poza ekonomicznymi – ażeby przeć do prywatyzacji? Dla mnie prywatyzacja jest motywowana trzema powodami: po pierwsze – wpływami do budżetu, po drugie – poprawą jakości zarządzania, w tym wypadku – delikatnie mówiąc – chyba wątpliwe efekty są do osiągnięcia w tym zakresie, trzeci potencjalny argument – to pakiet inwestycyjny, czy rozwój przedsiębiorstwa w przyszłości.

Na koniec powiem wprost, że z punktu widzenia – jesteśmy w Sejmie – interesów regionalnych kierowanie się jednie kryterium wpływów do budżetu państwa jest nie do zaakceptowania. Do zaakceptowania jest jedynie taka prywatyzacja, która umocni i zapewni rozwój przedsiębiorstwa czy grupy kapitałowej i osadzenie w regionie i na tym rynku. To jest trudne do osiągnięcia, ale pewnie możliwe. Czy pan minister podziela taki pogląd? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Kto z naszych gości chciałby zabrać głos? Proszę bardzo. Proszę o przedstawienie się, ponieważ posiedzenie jest nagrywane.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Chciałbym zwrócić uwagę na dwie sprawy. Po pierwsze – wszystkie przedsiębiorstwa żeglugowe – w dyskusji wyrażono opinię, że ministerstwo zwraca uwagę na warunki zewnętrzne – pracują na rynkach zewnętrznych, bo na polskim rynku *de facto* nie ma ani polskiej gestii handlowej, ani polskich ładunków do przewiezienia. Polskie ładunki są przewożone innymi statkami. Państwo jakoś o to nie zadbało.

Druga sprawa – nie stworzono warunków ekonomicznych po przekształceniach. To dotyczy nie tylko obecnego, lecz kolejno wszystkich rządów. Spowodowano, że warunki ekonomiczne funkcjonowania przedsiębiorstw armatorskich po przekształceniu uniemożliwiły, przy polskich przepisach, utrzymanie jakiegokolwiek statku pod polską banderą, gdyż stawał się niekonkurencyjny. Tym samym państwo polskie wymusiło restrukturyzację, o której mówimy. Przedsiębiorstwa, takie jak Polska Żegluga Morska i Polska Żegluga Bałtycka są już tak zrestrukturyzowane jak armatorzy zachodni.

Obecnie na rynku żeglugowym mamy kryzys, który sięga 27 lat wstecz. 27 lat temu był podobny kryzys. W tej chwili indeks bałtycki – *baltic dry index* – który wskazuje, ile możemy zarabiać, waha się między 600 a 700 punktów. Na zero wychodzi się przy 1300 punktach. Nie jest tak we wszystkich segmentach. W przypadku armatora masowego, jak Polska Żegluga Morska, w odniesieniu do różnych statków, tenuty dzierżawne wahały się. Najlepiej w tzw. *handymaxach* – 38.000, gorzej w *panamaxach*. Natomiast pojawił się błąd w danych dotyczących funkcjonowania na Bałtyku. Żegluga promowa obecnie dobrze sobie radzie. Jest to jeden z segmentów żeglugowych, który na Bałtyku dobrze funkcjonuje.

Zwracam uwagę, że pojawi się poważny problem – o czym mówił pan poseł – dotyczący przepisów wynikających z Konwencji MARPOL. Nasze państwo zapomniało, że przed wprowadzeniem przepisów różnych konwencji, nie tylko MARPOL, trzeba dyskutować o terminie. Wprowadzenie paliw nisko siarkowych – poniżej 0.1% – powoduje dodatkowe koszty na instalacje paliwowe. Oprócz tego wprowadzenie aneksu Konwencji MARPOL dotyczącego emisji tylko w rejonie Morza Bałtyckiego oznacza konieczność wydatkowania przez każdego armatora minimum 1,5 mln dolarów na każdy statek. Jeżeli do tego dodamy konwencję dotyczącą wód balastowych, która ma wejść w życie, to dodatkowa kwota wyniesie 4,5 mln dolarów. Czyli na każdy statek trzeba wydać ok. 5–6 mln dolarów, aby dostosować jednostkę do przepisów, jeżeli państwo polskie nie zorganizuje odpowiedniego *lobby* w sprawie poszczególnych konwencji.

Wracając do warunków – w dzisiejszym posiedzeniu uczestniczą panie z ministerstwa, dwa lata pracowaliśmy nad ustawą o pracy na polskich statkach na morzu. Projekt był gotowy, zawierał standardy europejskie. Stowarzyszenie Armatorów Wspólnoty Europejskiej –ECSA, podpisało umowę z Europejską Federacją Pracowników Transportu – ETF, dotyczącą wynagradzania, warunków pracy i płacy marynarzy, które są zgodne z Konwencją MLC z 2006 r., która, *nota bene*, została ratyfikowana przez Polskę w ubiegłym roku. Niestety, pan minister Rostowski odrzucił wszystkie uzgodnienia, które prowadziły do tego, że można byłoby statki wprowadzić pod polską banderę i państwo polskie zyskałoby na tym pieniądze. Pan minister powiedział, że nie można tego wprowadzać, bo Polska na tym traci. Jak może tracić, skoro w tej chwili otrzymuje zero, a otrzymywałaby np. 20 zł? Nie rozumiem tego. Dla mnie, jest to dość dziwna ekonomia. Nie jest to ekonomia światowa. Jeśli nie mamy polskiej bandery, nie możemy wprowadzić wszelkich regulacji pomocowych. Ich wprowadzenie musi być poprzedzone wprowadzeniem regulacji dotyczących zatrudnienia na morzu, zgodnych z prawem Unii. Nie dyskutowaliśmy o niczym innym niż to, na co Unia zezwoliła i co Polska podpisała, a pan minister Rostowski odrzucił.

Jeśli chodzi o prywatyzację, to chciałbym zwrócić uwagę na PŻB. Byłem na posiedzeniu w kwietniu. Obecny był wówczas pan minister Budzanowski. Powiedziałem mu, że jego kontrahent jest niewiarygodny i nie zapłaci. Okazało się, że kontrahent nie zapłacił. Nie wiem, ile państwo płaci za sprawdzenie kontrahentów. My zapłaciliśmy raptem 400 czy 600 zł. Możemy jeszcze zapłacić 5 tys. zł, kiedy otrzymamy raport. Napisałem to 16 sierpnia, a teraz zapadła decyzja o zamknięciu procesu prywatyzacji.

Swedish House wchodzi w skład Polen Line, która nie ma żadnego majątku, nie jest rejestrowaną firmą, ma jedynie niedokończoną stronę internetową. Tak wynika z tego raportu. Polen Line miało zajmować się jedynie transportem mikrobusowym i autobusowym do Polski. Firma Swedish House jest częścią tego projektu. Proszę bardzo, tak wygląda raport ekonomiczny dotyczący zdolności kredytowej tej spółki – niemożliwa do zidentyfikowania, nie można jej udzielić żadnego kredytu, tak mówią fachowcy. Wartość spółki – 190 tys. zł, a ma wydać 60 mln zł. Czym zajmowała się spółka, która miała kupić PŻB? Produkcją wyrobów z mięsa, napojów alkoholowych destylowanych, alkoholu etylowego, win winogronowych, win owocowych, cementu oraz zagospodarowaniem niemetalowych odpadów i wyrobów. Gdy byłem w Ministerstwie Skarbu Państwa zadałem pytanie o sposób wyceny przedsiębiorstw armatorskich. Nie otrzymałem odpowiedzi. Moim zdaniem, nikt nie wierzy, że oprócz statków, które mogą mieć rzeczywiście wartość złomową, w przypadku żeglugi liniowej wartość linii często przewyższa 10 czy 20-krotnie cenę firmy.

Jeżeli mówimy o restrukturyzacji, to spójrzmy na to przedsiębiorstwo państwowe, na które ministerstwo ma wpływ kontrolny, natomiast nie może decydować o przeznaczeniu zysku. W tym przypadku jest dobrze, gdyż zysk został przeznaczony na inwestycje. Został zatrzymany, tak jak u prywatnych armatorów, na gorsze czasy. To jest sinusoida. Mamy kapitalizm. To jest cykliczny rozwój – raz górka, raz, niestety, dół. Do końca 2013 r. firma ma środki umożliwiające wytrzymanie tej sytuacji. Nie pobiera od państwa żadnych dotacji. Zastanówmy się, czy zostawiając te firmy po 1989 r. nie dokonaliśmy – wszystkie rządy –końcowej restrukturyzacji i przystosowania ich do warunków kapitalistycznych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Następny mówca, proszę.

Członek zarządu Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Piotr Redmerski:

Chciałbym poruszyć dwie kwestie: pierwsza dotyczy naszej sytuacji finansowej, druga to –to co niepokoi pana posła – sytuacja spółek na Cyprze i Wyspach Bahama. Jeśli chodzi o sytuację finansową, jesteśmy po etapie dogłębnej restrukturyzacji. Zwolniliśmy ok. 400 pracowników morskich i 50 lądowych. Jest to etap zakończony. Zlikwidowaliśmy nierentowną linię do Kopenhagi. Jesteśmy po sprzedaży majątku zbędnego, czego wymagało przeprowadzenie procesu prywatyzacji. Co najważniejsze – w tym roku po raz pierwszy od wielu lat wracamy na dobrą ścieżkę, będziemy płacić dywidendę. Po trzech kwartałach odnotowaliśmy zysk. Będziemy dzielić się nim z państwem. To tyle, jeśli chodzi o naszą sytuację finansową.

Kryzys oczywiście ma swoje negatywne konsekwencje, ale w naszym przypadku pomógł nam dogłębnie zrestrukturyzować firmę. Nadal jesteśmy gotowi do prywatyzacji. Ze względu na zysk firma stała się bardziej wartościowa.

Jeśli chodzi o spółki – gdybym przedstawił państwu statut Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, to przekonalibyście się, że wszystko jest przejrzyste. Nie mogę zakupić żadnego majątku bez zgody walnego zgromadzenia. Spółka jest kontrolowana w 100%. Nie tylko spółka-matka, ale także spółki na Bahamach i Cyprze. Każdy podmiot z grupy jest w pełni audytowany. Żaden audytor nie wyda opinii bez dokonania przeglądu spółek zależnych. Do tej pory nie było żadnych uwag, spółka jest przejrzysta, osiąga zysk.

Dementuję informacje o niepłaceniu podatków. Będziemy płacić dywidendę. Zastałem taki stan. Uważam, że jest optymalny. Wbrew pozorom nie jesteśmy spółką, która działa tylko na polskim rynku. Może nie jesteśmy globalnym graczem, ale dostosowaliśmy swoje warunki do tych, w których funkcjonują inni gracze na rynku.

PŻM ma również spółki zależne, które posiadają statki. Nie wynika to ze złej czy dobrej woli, takie jest uwarunkowanie na rynku. Trudno odmówić kierującym tymi dwoma firmami prawa do optymalizacji zarządzania. To wynika właśnie z tego, że w tych spółkach optymalizuje się koszty.

Gdyby marynarze uważali, że coś jest źle, to nie było tylu chętnych do pracy. Na razie mam po 3 czy 4 podania na jedno miejsce. Marynarz pracując na Cyprze nie jest pokrzywdzony. Świadczy o tym popyt na miejsca pracy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Następny mówca, proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Janusz Maciejewicz:

Chciałbym wrócić do tematu. Mówimy o komercjalizacji i prywatyzacji firm żeglugowych. Rozumiem, że założeniem prywatyzacji jest lepsze zarządzanie, bo prywatne jest lepiej zarządzane niż państwowe. Mogę się z tym zgodzić, ale ważny jest też cel tego procesu w odniesieniu do firm żeglugowych. Zwróćmy uwagę na to, co mówił pan poseł. Euro-Afryka, firma Skarbu Państwa, przedtem państwowa, została sprywatyzowana i przeniosła się do innego kraju – na Cypr – łącznie z majątkiem i załogą. Jeżeli przed procesem nie zapewnimy, że jego efekt będzie służył państwu i pracownikom, to po prywatyzacji nic u nas nie pozostanie.

To jest główny problem. Majątek firm państwowych i spółek prywatnych jest wywożony zagranicę, bo tam rejestrowane są statki – panowie mówią ze względów ekonomicznych. On znajduje się tam fizycznie. Z momentem prywatyzacji firmy właściciel przejmuje – polski czy niepolski – majątek poza granicami kraju. Mamy przykład Euro-Afryki, której statki, wprawdzie jeszcze nie wszystkie, ale większość została wcześniej przeniesiona na Cypr i załogi są rosyjskie. Z punktu widzenia marynarzy prywatyzacja nie przynosi miejsc pracy, z punktu widzenia państwa – nie ma tych firm, a z punktu widzenia społeczeństwa – nie mamy całego przemysłu.

Dlatego mówimy o współpracy w ramach zespołu trójstronnego, którego jestem współprzewodniczącym. Chodzi o wspólne znalezienie rozwiązania umożliwiającego powrót statków do Polski albo ich budowę w naszym kraju. To jest nasz wspólny interes.

Niestety, na posiedzenia zespołu trójstronnego przychodzą przedstawiciele Ministerstwa Skarbu Państwa. Nie pamiętam, żeby od trzech lat był minister skarbu czy wiceminister. Nie można dyskutować jedynie w obecności pani minister Wypych-Namiotko, która jest zawsze obecna. Jak można znaleźć wspólne rozwiązanie, gdy nie ma innych przedstawicieli? Jeżeli pracownicy, pracodawcy i przedstawiciele rządu znajdą wspólne rozwiązanie, to w efekcie posłowie otrzymują od nas wsparcie, a wówczas łatwiej jest coś ustalić.

Jeżeli nie załatwimy tej – strategicznej dla państwa – sprawy, żeby żegluga czy przedsiębiorstwa były rejestrowane w Polsce, to zwracam uwagę, że każda prywatyzacja spowoduje sprzedaż w zasadzie nie wiadomo czego. Z przedłożonego materiału wynika, że w przypadku PŻM brak kontroli powoduje, że nie wiadomo, co tam jest. Jeżeli minister skarbu nie ma takiej informacji, jeżeli posłowie nie mają, to oczywiście każda informacja na zewnątrz może nie być sprawdzona. Efekt jest taki, że mamy majątek – niby flotę będącą własnością Polski, ale zarejestrowaną w obcym kraju, w wyniku prywatyzacji pozbędziemy się tej gałęzi. Pytanie – czy chcemy mieć flotę czy nie, ma charakter podstawowy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Jaworski, proszę.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Przepraszam, zapomniałem zapytać o spółkę Czopol. Skarb Państwa ma w niej 50% udziałów. Nie została wymieniona w materiale. Nie otrzymujemy żadnych informacji na jej temat. Prosiłbym o informację na temat opinii resortu w sprawie dalszych losów spółki, jej bilansu, osiąganych zysków. Chodzi o podstawowe informacje na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Oddaję głos panu ministrowi, chyba że państwo uzgodniliście inną kolejność.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Myślę, że wspólnie z panią minister, do której była skierowana przynajmniej połowa pytań dotycząca kwestii regulacyjnych i spółki Czopol będącej w gestii ministra transportu, potrafimy odpowiedzieć na większość pytań.

Pytania pana przewodniczącego Aziewicza i pani poseł Zaremby dotyczyły PŻM. Państwo posłowie mówili o odzyskaniu pełnej kontroli przez Skarb Państwa. Wydaje mi się, że wszyscy na tej sali mamy świadomość, że nie ma dzisiaj większości parlamentarnej, która byłaby w stanie przegłosować taką ustawę. Podejmowaliśmy próby. Na pytanie, czy kolejna próba będzie podejmowana, odpowiadam twierdząco – tak, będzie. Ta kwestia jest wpisana w projekt ustawy o nadzorze właścicielskim. Jeżeli prace na tą ustawą przedłużałyby się, istnieje możliwość przedłożenia indywidualnej inicjatywy dotyczącej PŻM.

Jeżeli chodzi o pytanie o Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni, to 1 października br., czyli kilka dni temu, minister skarbu państwa podjął decyzję o wszczęciu procesu prywatyzacji bezpośredniej. Szacujemy, że ten proces potrwa do połowy przyszłego roku. Po I półroczu kondycja ekonomiczną przedsiębiorstwa jest stabilna. Przedsiębiorstwo wypracowało zysk netto w kwocie niedużej, ale ponad 400 tys. zł, co dzisiaj wydaje się być wynikiem przynajmniej przyzwoitym.

Poproszę panią minister Wypych-Namiotko o odpowiedź na pytania dotyczące przeflagowania czy operowania pod inną banderą, wytycznych Komisji Europejskiej i spraw paliwowych.

Pan poseł Zbrzyzny – jak zwykle sympatia i jak zwykle kłopot ze zrozumieniem deklaracji pana posła. Pan poseł był łaskaw stwierdzić, że popiera wszelkie działania PŻM, a wcześniej wytoczył tyradę argumentów, jak to źle, że spółki państwowe pływają pod inną banderą. PŻM też pływa pod inną banderą, bo to dzisiaj jest racjonalne ekonomicznie. Panie pośle, trzeba by opowiedzieć się – wszystkie działania czy jakieś działania wyłączamy. Nie można krytykować tylko tych, którzy nie są przedsiębiorstwem państwowym.

Odwracanie się plecami do morza. Niewiele majątku. W opinii ministra skarbu państwa nie ma żadnego powodu, żeby Skarb Państwa pozostawał w składzie akcjonariatu firm i przedsiębiorstw, o których dzisiaj rozmawiamy. Czym innym jest infrastruktura portowa, czyli to, co zapewnia, po pierwsze – bezpieczeństwo, po drugie – operowanie na naszej części Bałtyku. To jest po stronie państwa, i dlatego Skarb Państwa i Urząd Morski podejmują wszelkie niezbędne działania czy inwestują, jeżeli chodzi o spółki zarządzające portami w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

Jeżeli chodzi o Euro-Afrykę, rzeczywiście jest to obecnie podmiot poza Skarbem Państwa. Państwo posłowie wybaczą, również mogę nad tym ubolewać, ale nie jesteśmy w stanie decydować z jakimi paszportami marynarze, obsługa czy pracownicy pływają na jednostkach spółki Euro-Afryka, podobnie jak państwo norweskie, szwedzkie czy inne nie są w stanie wyrzucić naszych marynarzy, którzy pływają na ich jednostkach.

Jeżeli chodzi o pytanie pana posła Jaworskiego odnośnie do całościowego programu, nie ma takiego problemu. Żaden dokument rządowy nie obliguje rządu do przygotowania programu dla tego sektora. Pozostajemy tylko i wyłącznie jako nadzór właścicielski nad spółkami, które są w portfelu Skarbu Państwa.

Jeżeli chodzi o pytania pana posła Litwińskiego w sprawie słabszych wyników ekonomicznych PŻM, to jest zapewne wypadkowa – jak w każdej spółce – ogólnej sytuacji rynkowej, ale też działań podejmowanych przez zarząd spółki. Pytanie, czy zarząd przedsiębiorstwa reaguje właściwie w czasie kryzysu, jest kwestia ocenną. Nie chciałbym za słabsze wyniki przedsiębiorstwa obciążać aktualnego zarządu.

Odpowiadając na pytania pana przewodniczącego Dubińskiego, chciałbym zwrócić uwagę, że pan przewodniczący dwa tygodnie temu otrzymał od ministra skarbu państwa obszerną informację na temat procesu prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Rozumiem emocjonalny ton wystąpienia pana przewodniczącego, natomiast nie rozumiem konkluzji, bo nie doszło do transakcji. Minister skarbu państwa na etapie negocjacji w dniu 4 października br. zamknął proces bez rozstrzygnięcia. Powodem takiego obrotu sprawy było stwierdzenie niewiarygodności źródeł finansowania. Zatem wymienianie PKD, jednego z członków konsorcjum, które wystartowało do procesu prywatyzacji, uważamy dzisiaj za bezzasadne.

Nie bardzo jestem w stanie zrozumieć zarzutu, że państwo nie zadbało o ładunek dla polskich statków. Państwo – z zasady – nie wysyła ładunku, czynią to przedsiębiorcy, czy osoby prawne handlujące. Zakładam, że poszukują potencjalnie tańszych, czyli bardziej konkurencyjnych środków transportu.

Wydaje się, że to tyle z mojej strony. Bardzo proszę panią minister o uzupełnienie mojej wypowiedzi.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pierwsza informacja na temat priorytetu pod tytułem polska bandera – co i kiedy. Pan przewodniczący pytał, czy coś zrobiliśmy i jak wyobrażamy sobie ten pakiet. Transport morski ma wymiar międzynarodowy i szybciej reaguje na warunki rynkowe niż można zdążyć ze zmianą różnego rodzaju przepisów i rozwiązań. Być może w Polsce przespaliśmy ten okres na etapie zmiany strukturalnej państwa. Nie tylko nie udało się nam utrzymać właściwych warunków dla funkcjonowania przedsiębiorstw żeglugowych, ale również wtedy przespaliśmy te sprawy, które dziś nazywane są oficjalnie pomocą publiczna dla transportu morskiego. Przypominam, że pomoc publiczna dla transportu morskiego została wprowadzona pewnymi dokumentami i wytycznymi europejskimi dopiero pod koniec lat 90-tych. Oficjalnie komunikat „Strategia dla rozwoju transportu morskiego w Europie do 2018 r." ukazał się w 2004 r.

Na czym polega ten układ działania? Przede wszystkim w odpowiedzi na tzw. *flag of convenience,* czyli rejestry komercyjne – pod którymi dzisiaj mamy przeflagowaną większą część floty światowej – typu Bahama, Panama, Liberia, Marshal czy inne Vanuatu, Europa znalazła rozwiązanie, chodzi o podatek tonażowy. W tzw. raju podatkowym w zasadzie opłaca się koszty rejestracji, podatki są albo zupełnie minimalne ryczałtowe, albo w ogóle ich nie ma. W Europie wprowadzono podatek tonażowy, który jest liczony od posiadanego tonażu, niezależnie od obrotów i zysków.

W Polsce również taki instrument wprowadziliśmy w 2007 r. Ustawa została przyjęta. Wcześniej była notyfikowana. Wynik notyfikacji z 2009 r. – jak każdą pomoc publiczną trzeba tego typu instrument notyfikować w Komisji Europejskiej – niestety nie wszedł na wokandę prac legislacyjnych do końca poprzedniej kadencji rządu. Obecnie projekt zmiany ustawy o podatku tonażowym jest już w Sejmie. W tym tygodniu wpłynął do laski marszałkowskiej. Mam nadzieję, że uda się nam sprawnie procedować tę zmianę. W ten sposób polska ustawa tonażowa będzie wiarygodnym instrumentem, bardzo korzystnym i pierwszym elementem pakietu, który będzie stwarzał warunki dla funkcjonowania polskiej bandery, czyli stworzy możliwości przerejestrowywania statków pod polską banderę.

Drugim takim instrumentem będzie ustawa o pracy marynarzy, która ratyfikuje Konwencję Międzynarodowej Organizacji Pracy z 2006 r., tzw. Konwencję LMC – *Labour Martime Convention*. Ten dokument na świecie wchodzi w życie dopiero w sierpniu przyszłego roku. Stąd nie możemy wcześniej wprowadzić pewnych wymagań tej konwencji. Procedujemy naszą ustawę o pracy marynarzy w taki sposób, żeby na przyszły rok mogła funkcjonować. Będzie ona zmieniała stan ustawy o pracy na morzu. Chcemy przy okazji tej ustawy wprowadzić pewne elementy pomocy publicznej państwa dopuszczone prawem Unii Europejskiej. Prawo europejskie dopuszcza dwa elementy obniżenia kosztów pracy na statku – ulga w podatku od osób fizycznych i obniżenie czy zmiany wynikające z obowiązku ubezpieczeń społecznych. Ważnym elementem jest to, że każdy marynarz musi mieć zabezpieczenie społeczne.

Ta ustawa – jak wcześniej wspomniał pan Jacek Dubiński – była procedowana w poprzedniej kadencji rządu. Nie uzyskała jednak finalnego efektu. W związku z tym w nowej kadencji rządu, po dyskontynuacji prac legislacyjnych rozpoczęliśmy ponowne prace nad tą ustawą. Obecnie zakończone zostały uzgodnienia międzyresortowe jej założeń. Jednocześnie modernizujemy tekst wypracowany w poprzedniej kadencji rządu w taki sposób, żeby odpowiadał wymaganiom i założeniom, które zostały w tej chwili przyjęte.

Chcielibyśmy wprowadzić pewne rozwiązania, które muszą zyskać akceptację ministra finansów – w jaki sposób w przypadku marynarzy potraktować podatek od osób fizycznych, żeby obciążenia kosztów zatrudnienia były konkurencyjne w stosunku do innych państw europejskich, wykorzystując te same elementy. Jest to oczywiście proces wymagający pewnych decyzji politycznych, ale mam nadzieję, że w dzisiejszych czasach łatwiej jest to prowadzić, przedstawiając podobne rozwiązania w Wielkiej Brytanii, Francji, Niemczech, Holandii, na Litwie itp. Ten proces jest dosyć zaawansowany. Mam nadzieję, że przy pomocy posłów uda się nam sprawnie procedować w parlamencie, zwłaszcza jeśli chodzi o podatek tonażowy. Byłoby dobrze, gdyby zmiana ustawy o podatku tonażowym weszła w życie jeszcze w tym roku.

Dodatkowym elementem będzie modyfikacja trybu rejestracji, ale ta kwestia jest w gestii ministra transportu. Myślę o rozporządzeniu dotyczącym sposobu rejestracji statków pod polska banderą. Sądzę, że chodzi tu głównie o usprawnienie, rozszerzenie możliwości elektronicznej rejestracji takich działań.

Zastosowanie możliwych elementów pomocy publicznej dla transportu morskiego jest w tej chwili na dosyć dobrej, uważam, że zaawansowanej drodze. Jeszcze raz przypominam – ustawa o pracy na statkach morskich wdrażając przepisy Konwencji LMC powinna wejść w życie w tym samym czasie, co ta konwencja, która wchodzi życie w sierpniu przyszłego roku.

Zmiana wprowadza do tej ustawy takie elementy, jak nowe certyfikaty czy nadzór nad pośrednikami zatrudnienia marynarzy. Jeśli chodzi o sytuację polskich marynarzy, to jest całkiem dobra, niezależnie pod jaką banderą, na jakim statku i dla jakiego armatora pracują. Mamy ok. 35 tys. marynarzy, którzy są niesłychanie cenieni na rynku pracy.

Można rzeczywiście żałować, że nie mamy statków pod polską banderą. Nie chodzi o wpływy z obrotów czy z podatku tonażowego, ale naprawdę chodzi o to, żeby spółki, które będą rejestrowały statki pod polską banderą miały miejsce rejestracji w naszym kraju. Zyski to praktycznie tzw. wartość dodana z funkcjonowania tych spółek na rynku

polskim. Sam transport morski, czyli eksploatacja statku i związane z nią koszty paliwa plus koszty załogi muszą być traktowane w analogiczny sposób jak na rynku międzynarodowym, tak jak wszyscy to robią. Muszą być jakieś ulgi w kosztach zatrudnienia, zatem specyficzne rozwiązania dla podatku od osób fizycznych, czyli od marynarzy. Jednocześnie prawo europejskie wymaga, aby marynarz był całkowicie zabezpieczony socjalnie, czyli żeby miał ubezpieczenie społeczne, w szczególności rentowe i emerytalne. Musimy o tym pamiętać. Myślę, że uda się nam przeprowadzić takie działania.

Druga sprawa dotyczy poziomu siarki, a także azotu w spalinach paliw statkowych. Rzeczywiście, sytuacja wygląda dosyć nieciekawie, jeśli chodzi o tzw. strefy ekologiczne na obszarze Morza Bałtyckiego i Morza Północnego. Podobne strefy są również wokół Stanów Zjednoczonych, gdzie w pierwszym okresie, czyli już od 2015 r. wchodzą w życie przepisy Konwencji MARPOL dotyczące redukcji emisji siarki, czyli stosowania paliw o zawartości siarki 0,1%. To jest tylko wcześniejsze wejście przepisów w tych obszarach. Żebyśmy dobrze się rozumieli – paliwa o zredukowanej zawartości siarki są droższe i to powoduje wzrost frachtów, czyli kosztów eksploatacji statków.

Jednocześnie zamiast stosowania paliw, które będą trudno dostępne i które też są elementem zmian przepisów wchodzących w 2015 r., obowiązkiem państw przybrzeżnych objętych tymi przepisami jest zapewnienie dostawy tych paliw. Wprowadza się również inne sposoby, w tym możliwość przebudowywania statków lub stosowania specjalnych filtrów, które powodują redukcję emisji siarki. To rzeczywiście wpływa na wzrost kosztów eksploatacji.

Nad tym programem zastanawiają się kraje Europy Północnej, czyli wszystkie kraje bałtyckie i Morza Północnego. Chodzi o zastosowanie tych rozwiązań zwłaszcza na statkach uprawiających żeglugę bliskiego zasięgu, tzw. *short shipping*, lub regularną liniową, aby armatorzy mimo wszystko byli w jakiś sposób konkurencyjni wobec wszystkich tych statków, które mogą przypływać ze świata. Chociaż przyznam szczerze, że zaskoczył mnie pewien efekt manipulacji informacją, która trafiła do mediów.

Zwracam uwagę, że wszystkie statki pływające po Morzu Bałtyckim i Morzu Północnym mają obowiązek stosowania rozwiązań technicznych lub paliwa, które redukują emisję siarki. Nie jest istotne, jaką banderę nosi statek, nie jest to również element konkurencyjności statków np. bandery rosyjskiej, ponieważ kontrole w portach prowadzone są na zasadzie wzajemności w reżimie *port state control*. Jest to instytucja istniejąca praktycznie w każdym państwie na świecie. Skierowana jest przeciwko statkom obcych bander zawijających do naszych portów. Nie jest prawdą, że konkurencyjne będą statki innych bander, a nie bander tylko europejskich. Przepis dotyczący Morza Bałtyckiego czy Morza Północnego będzie obowiązywał wszystkich armatorów i wszystkie statki, które pływają po tych morzach. Po co pływają? Po to, żeby zawinąć do portu, a jeśli zawija do portu, to będzie poddawany inspekcji, w trakcie której te elementy będą weryfikowane w szczególności pod kątem nowych przepisów i konkurencyjności w stosunku do statków armatorów europejskich czy flag europejskich. Te przepisy są dzisiaj niepokojące, ponieważ na obszarach Morza Północnego i Morza Bałtyckiego wchodzą wcześniej niż w innych obszarach świata. Niemniej, do 2020 r. te przepisy będą obowiązywały wszystkie regiony przybrzeżne w całej Europie, również na Morzu Śródziemnym.

Myślę, że program wsparcia proponowany w tzw. *toolboxie* pomocy publicznej dla armatorów i transportu morskiego, będzie w jakiś sposób wychodził naprzeciw armatorom, którzy będą chcieli modernizować swoje statki i zakładać odpowiednie filtry czy urządzenia redukujące zawartość siarki w spalinach. Oczywiście w grę wchodzi również wprowadzanie statków opartych na nowych technologiach, zwłaszcza silnym *lobby* są prace nad napędem LNG dla statków, czyli przejście na napęd gazowy na niektórych statkach.

Co więcej mogę powiedzieć? Przepisy konwencji MARPOL nie są efektem lobbowania, ponieważ zostały przyjęte na forum międzynarodowej organizacji morskiej. Nawet gdyby Polska wstrzymała się od głosu, czy głosowała przeciw, te przepisy i tak weszłyby w życie, ponieważ na tego typu forach ONZ liczy się kierunek polityki w tym zakresie zbieżny z polityką klimatyczną. Redukcja zawartości siarki jest koniecznością dziejową, nie można jej uniknąć. To proces rozłożony w czasie. Jak zwykle państwa europej-

skie wychodzą do przodu z takimi rozwiązaniami, ale taka jest polityczna wola w tym momencie.

Chciałam jeszcze powiedzieć, że zmiana dyrektywy, która wprowadza przepisy dotyczące zawartości siarki w paliwach jest tylko ujednoliceniem przepisów międzynarodowych, czyli przepisów Konwencji MARPOL i przepisów europejskich. Zmiana dyrektywy, która wchodzi w tej chwili w życie, to uporządkowanie i konsolidacja wcześniejszych zmian i aktualizacja tych przepisów. Naprawdę nie można powiedzieć, że jest to wyjście przed szereg w stosunku do jakichkolwiek pomysłów, których można byłoby uniknąć czy nie zaakceptować. Żyjemy we wspólnocie państw europejskich. W tym momencie konsolidacja wszystkich państw członkowskich w tej dziedzinie została wypracowana. Nie możemy występować przeciw.

Jeśli chodzi o…

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Panie przewodniczący, przepraszam, czy możemy zatrzymać się przy tym temacie, bo on wzbudza najwięcej zainteresowania, a pani minister – przepraszam – chyba nie do końca wie, o czym mówi. Jeżeli teraz mógłbym odnieść się do tego, to nie stracilibyśmy wątku.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Panie pośle, była dyskusja, były wystąpienia posłów i gości, teraz jest czas na odpowiedź strony rządowej. Jeżeli jest oczekiwanie jakiegoś doprecyzowania, to dopuszczę, ale proszę nie przerywać.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Proszę kontynuować, pani minister.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

W takim razie chętnie wysłucham później dodatkowych pytań i – jeśli pan poseł będzie chciał – przedstawimy pełną informację na piśmie.

Pozostały jeszcze dwie spółki Czopol i Chipolbrok. Nie występują one jako spółki Skarbu Państwa, ponieważ współwłaścicielem tych spółek jest rząd w osobie ministra transportu. Są to spółki międzynarodowe oparte na umowach bilateralnych z Chińską Republiką Ludową i z Demokratyczną Republiką Korei Północnej.

Jeżeli chodzi o firmę Chipolbrok, jest to spółka, w której po 50% udziałów mają obydwa państwa. Eksploatuje w tej chwili bodajże 21 statków. Ma dobre wyniki finansowe. Wszystkie statki – jak do tej pory – były pod innymi banderami, ale również europejskimi, a więc cypryjską czy maltańską. 50% statków należy do udziałowca chińskiego i jest prowadzona przez chińskie załogi, 50% pod polskim kierownictwem i z polskimi załogami.

Spółka Czopol obecnie eksploatuje jeden statek. Znajduje się w nienajlepszej kondycji finansowej. W 2009 r. miała jeszcze dodatni bilans eksploatacji i zyski. Z nadejściem kryzysu również w tej spółce zaczęło źle się dziać. Mieliśmy nawet inicjatywę jej rozwiązania, co wcale nie jest łatwym procesem. Jak łatwo się domyśleć, jest to układ międzynarodowy, zatem w trybie negocjacji trzeba byłoby rozpocząć cały system rozwiązania i rozliczenia. Wprowadzona próba poprawy eksploatacji i zarządzania tą spółką spowodowała, że 2011 r. zakończył się dobrym wynikiem. Natomiast w bieżącym roku obserwujemy, w jaki sposób będzie układała się działalność i eksploatacja.

Statek pod banderą Korei Północnej ze względu na swoją specyfikę jest dzisiaj eksploatowany między Chinami i Koreą Północną. Jeśli zarząd spółki osiągnie dodatni wynik na koniec 2012 r., to myślę, że nic nie stoi na przeszkodzie, żeby spółka dalej mogła funkcjonować. Proces monitorowania każdej podróży i każdego efektu działania spółki daje jakieś wyniki, chociaż, jak łatwo się domyśleć, partner północnokoreański nie jest najłatwiejszym partnerem w tej dziedzinie.

Obecnie spółka eksploatuje już dwa statki, przy czym drugi został zakupiony w br. Został wprowadzony do eksploatacji w czerwcu po to, aby móc spokojnie zezłomować poprzedni statek, który ma bodajże 33 lata. Koszty uzyskania dokumentów bezpieczeń-

stwa, czyli przejście całego procesu przeglądu klasowego na zakończenie ważności tych papierów będzie zbyt duże. To nie jest opłacalne. Czy po złomowaniu tego statku uda się dokupić drugi statek, trochę mniejszy, ale taki, który będzie bardziej ekonomiczny dla tego systemu eksploatacji, który jest możliwy między Chinami i Koreą Północną… Statek zajmuje się przewożeniem rudy żelaza, węgla, różnego rodzaju kamieni i nawozów sztucznych.

Ze względu na charakter i specyfikę tych spółek nie są one dzisiaj w portfelu ministra skarbu państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Jaworski, uzupełnienie. Następnie pan poseł Litwiński i będziemy zmierzać do końca.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Pani minister, Konwencja o zapobieganiu zanieczyszczaniu morza przez statki została ratyfikowana przez większość państw w 1973 r. w postaci dokumentu głównego. Natomiast dzisiaj mówimy najprawdopodobniej o załączniku nr 5 i 6 tej konwencji. Chciałem przypomnieć, że Konwencja MARPOL obowiązuje tylko i wyłącznie te państwa, które ratyfikowały poszczególne załączniki.

Czy ma pani minister wiedzę, że Rosja ratyfikowała załączniki nr 4, 5, i 6? Jeżeli tak, to chciałbym się dowiedzieć, kiedy nastąpiła ratyfikacja? A jeżeli nie, to na jakiej podstawie statki rosyjskie nie będą mogły wpływać na akwen Morza Bałtyckiego do swoich portów, skoro tej ratyfikacji nie przedstawiły? O ile dobrze pamiętam – proszę mnie poprawić – ratyfikacji załącznika nr 5 do dnia dzisiejszego nie dokonała Norwegia.

Konwencja obowiązuje wszystkie jednostki powyżej 12 m. Czyli będzie dotyczyć wszystkich czy większości łodzi rybackich, które wpływają do naszych portów. Jednostka za paliwo będzie płaciła rocznie średnio ok. 300 tys. zł więcej. Mówię o kutrach rybackich. Czyli w ciągu 5 lat mały armator będzie musiał płacić ok. 1,5 mln zł więcej. Pani minister powiedziała, że tak naprawdę nic się nie stało i trzeba się do tego przygotować. Czy będą jakieś systemy naprawcze? Czy polscy rybacy otrzymają od państwa rekompensatę tego 1,5 mln zł większych kosztów? W przypadku dużych jednostek będą to kwoty wielomilionowe. Czy pani minister przewiduje dla tych jednostek rozwiązania pomocnicze w budżecie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Litwiński, proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO) – spoza składu Komisji:

Panie ministrze, zadałem kilka pytań. Mam wrażenie, że pan odniósł się do jednego. Jedno z nich chcę przytoczyć w bardzo prostej formie i proszę o odpowiedź. Czy w chwili obecnej Ministerstwo Skarbu Państwa nie wie czegoś o tym, co dzieje się w PŻM, a o czym wiedzieć powinno? To znaczy, czy macie jakiś deficyt informacji? Czego nie wiecie, a chcielibyście wiedzieć? Kiedy pytaliście? Czy otrzymaliście odpowiedź? Od tego uzależniam ocenę, czy rzeczywiście są jakieś niedobory informacji czy nie.

Odróżniam brak informacji od braku wpływu. Ten drugi mniej mnie martwi, jeżeli w firmie dzieje się dobrze. Czy macie podstawę, aby twierdzić, że w firmie dzieje się niedobrze, albo że nie macie informacji, aby to ocenić?

Przewodniczący poseł Dawid Jackiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie ma innych głosów. Proszę państwa ministrów o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Panie pośle, otrzymujemy informacje, o które się zwracamy. Inną sprawą jest kwestia oceny jakości informacji czy jakości pracy. Materiały, o które występujemy otrzymujemy bez zbędnej zwłoki.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dziękuję bardzo. Pani minister, proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Anna Wypych-Namiotko:

Chciałabym odpowiedzieć panu posłowi na temat trybu ratyfikacji załącznika nr 5 i 6 przez Rosję. Oczywiście, że nie posiadam dzisiaj takiej informacji, ale chętnie udzielę jej na piśmie.

Natomiast jeszcze raz powtarzam, że statki zawijające do portów bałtyckich podlegają takiej samej kontroli jak nasze statki w innych portach. Niezależnie od tego, czy państwo bandery ratyfikowało te załączniki czy nie, wymagania są stosowane tak samo na zasadzie formuły *no favourable treatment*, czyli *port state control* w portach zawinięcia ma prawo wymagać od statków, a więc od armatorów czy państwa bandery, dostosowania się do przepisów państwa portu.

Ta zasada stosowana jest na całym świecie. Wyrównuje ona szanse i konkurencyjność chociażby na Morzu Bałtyckim. Oczywiście może być statek, który zawija tylko do portów rosyjskich, ale musi przepłynąć przez całe Morze Bałtyckie od wschodu do zachodu lub odwrotnie. Proszę pamiętać, że statki podlegają dzisiaj całkowitemu monitoringowi. Gdyby taki statek nie spełniał przepisów, to może być zatrzymany nawet na wodach terytorialnych. Przejście przez Cieśniny Duńskie pozwala na zacieśnienie pętli wymagań technicznych dla statków uprawiających żeglugę po Morzu Bałtyckim.

Poseł Andrzej Jaworski (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo prosiłbym o udzielenie odpowiedzi na piśmie.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Chciałem to powiedzieć, bo padły pytania na różnym poziomie szczegółowości. Te najbardziej szczegółowe, techniczne, niewątpliwie nie mogły uzyskać dzisiaj w pełni odpowiedzi. W związku z tym, bardzo proszę państwa ministrów o odnotowanie pytań, na które nie było w pełni odpowiedzi i udzielenie ich na piśmie.

Na pewno jest to temat, który będziemy monitorowali. Bardzo dziękuję za przedstawienie projekcji dotyczących regulacji prawnych, bo ten rynek, jak wiele innych, jest bardzo uzależniony od regulacji. Inne kwestie często są czynnikami wtórnymi. Będzie czas, będzie potrzeba, będziemy wracać do tego tematu.

Na dzisiaj dziękuję uprzejmie wszystkim państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, pan zignorował moje zgłoszenie do głosu. Podnosiłem rękę, pan zamknął posiedzenie, patrząc na mnie jak zgłaszam się do głosu.

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Panie pośle, po pierwsze – zamknąłem posiedzenie, po drugie – wyraźnie pytałem, kto się chce jeszcze zgłosić. Jak nie było głosów, zamknąłem listę mówców.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Adam Szejnfeld (PO):

Dopuściłem potem gości, którzy, jak mnie poinformowali, nie wiedzieli, że mogą brać udział w dyskusji. To tyle. Normalna procedura. Do widzenia.

Poseł Maciej Małecki (PiS):

Panie przewodniczący, informowałem pana bezpośrednio w rozmowie, kiedy podszedłem do stołu prezydialnego, że chcę zabrać głos. Pan o tym wiedział.